

Daimler Double Six 50 Sport Corsica Drophead Coupe (V-16 slidmotor)

NEVS-brevet onsdag 18 september
Föregående tisdag 17 september

1. **Bensinpriset höjs igen: ”Oron för konflikt stiger”**
2. **Koenigsegg slår tillbaka mot Bugatti**
3. **Polestar 1 i biffigt utförande**
4. **LEVC visar elektriska TX Shuttle baserad på Volvo-delar**
5. **Nya kraven på gång: Så snabbt behöver biljättarna ställa om**
6. **Teslas framtida batterier kan räcka mycket längre än dagens**
7. **Tyskland redo att stödja europeiskt batterikonsortium**
8. **Hyundai går in Ionity-samarbetet**
9. **Ford godkänner tankning med förnybart drivmedel**
10. **Specialversion av BMW i8 – produktionen läggs ned**
11. **Ferrari presenterar 812 GTS**
12. **Ferrari F8 Spider**
13. **Provkörning av Honda S2000**
14. **Bentley ska återskapa tolv stycken klassiska Blowers**
15. **Den tjeckiska Minor**
16. **Grattis Mercury Marauder!**
17. **Rosberg vill hjälpa Tesla mot Porsche**
18. **Scuderia Ferrari fyller 90 år**

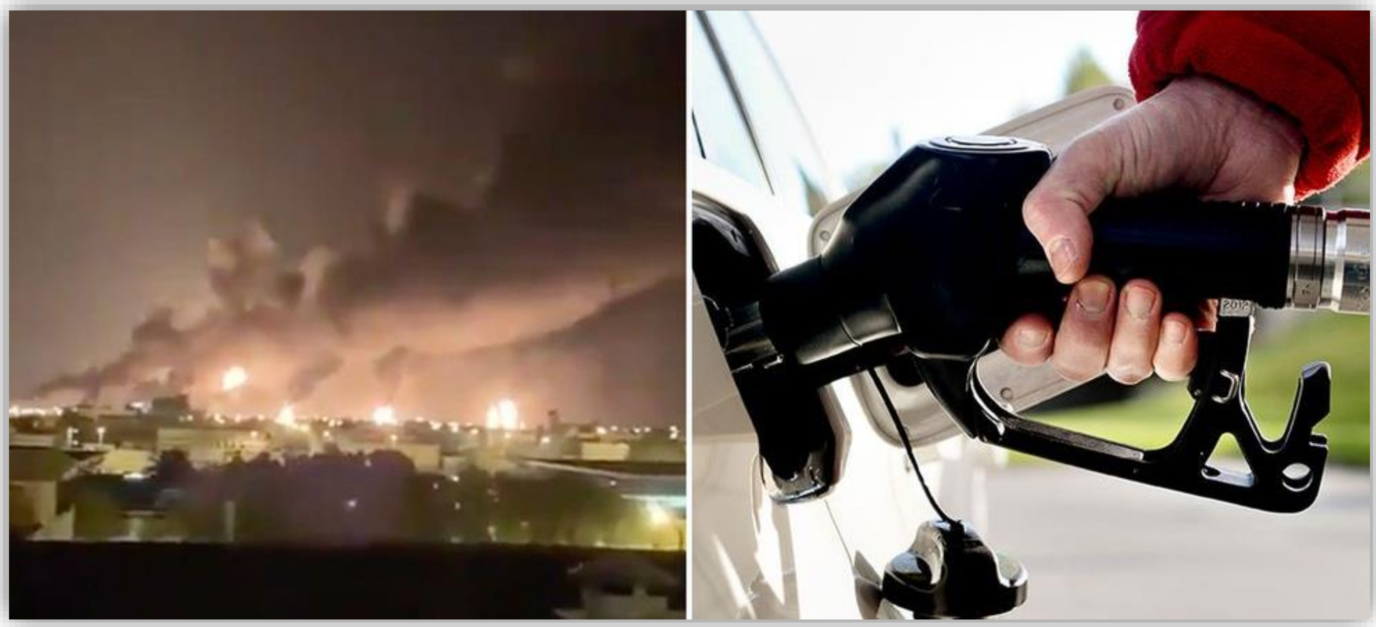
SVENSKA DAGBLADET

1. Bensinpriset höjs igen: ”Oron för konflikt stiger”

TT, SvD

Uppdaterad 2019-09-17 09.08 Publicerad 2019-09-17 08.06

De ledande drivmedelsbolagen höjer bensinpriset med 40 öre litern. Dieseln höjs med 30 öre.



Bensinbolagen höjer priserna efter helgens drönarattack i Saudiarabien.

På måndagen höjdes drivmedelspriserna med 15 öre litern, i spåren av prischocken på oljemarknaderna sedan flera saudiska oljeanläggningar attackerats av drönare.

Efter den senaste höjningen kostar en liter 95-oktanig bensin 15:93 kronor medan dieseln kostar 16.68 kronor, enligt de rekommenderade priserna på Circle K:s bemannade stationer. De andra bolagen väntas följa efter.

Jämfört med vid lunchtid på måndagen har priset för ett fat Nordsjöolja (Brent) stigit med ytterligare cirka tre dollar, eller fyra procent till 68.60 dollar på tisdagsmorgonen, även om priset föll tillbaka något under nattens handel.

Fram till måndag lunch hade priset stigit med tio procent. Som mest låg prisuppgången på runt 20 procent.

Prisökningen beror på framför allt två saker, menar Christian Kopfer, råvaruanalytiker på Nordea.

– Dels är det oklart hur lång tid det tar för Saudiarabien att reparera anläggningen. Dels är det oron för geopolitiska konflikter som stiger, säger han till TT.

Än så länge har Saudiarabien inte sagt något om hur lång tid reparationerna kan ta. Ett dåligt tecken, tycker Christian Kopfer, för om det fanns goda nyheter att lämna så skulle sannolikt Saudiarabien vilja sprida dem så fort som möjligt. Det statligt kontrollerade oljebolaget i Saudiarabien, Saudi Aramco, står inför en börsintroduktion, och då är sannolikt viljan att kommunicera goda nyheter särskilt stark, tror han.

2. Koenigsegg slår tillbaka mot Bugatti

Redaktören bytbil

2019-09-08

Svenskarnas svar - och nya löfte



Svenska Koenigsegg gratulerar nu Bugatti till körningen i 490 km/h. Men låter samtidigt hälsa att de fortfarande har rekordet – och kommer köra ännu fortare.

– Vi vill gratulera dem. Det är en stor prestation. Om den homologiserade produktionsversionen av samma bil kan köra snabbare än 450,5 km/h i två riktningar kommer den att ta kronan från Agera RS som den snabbaste produktionsbilen, säger Koenigseggs talesman till Topgear.com.

En av bilvärdens största snackisar i veckan har varit Bugattis påstådda hastighetsrekord med Chiron som kom upp i 490 km/h, över 300 mph, på Ehra-Lessien-banan i Tyskland. Bugattis vd Stephan Winkelmann gick ut och jublade och sade att märket tagit hastighetsrekordet för produktionsbilar från Koenigsegg.

Från olika håll har det dock ifrågasatts om Guinness rekordbok och Fia skulle acceptera det, då bilen var modifierad och förlängd och även hade specialdäck. Nu gratulerar Koenigsegg Bugattis – men hävdar att de fortfarande har rekordet.

Eftersom Bugatti inte kört i två riktningar och dessutom använt en prototyp anser Koenigsegg, enligt Topgear.com, att svenske Niklas Liljas rekord på 450 km/h med en Koenigsegg Agera RS från 2017 fortfarande ska gälla.

Bugatti å sin sida säger att Chiron skulle ha kunnat köra 25 km/h snabbare om rekordförsöket gjorts i Nevadaöknen där Koenigsegg satte sitt rekord.

Nu är det upp till bilsportsförbundet Fia och Guinness rekordbok att avgöra vem som har rekordet. Oavsett det räknar Koenigsegg med att nya hypersportbilen Jesko ska slå Bugattins hastighetsnotering.

– Vi har sagt det tidigare och säger det igen, en höghastighetsversion av Jesko borde kunna köra snabbare än 300 mph (482,7 km/h). Vi har använt samma beräkningar som inför Agera RS rekord och där underskattade vi hastigheten lite,” säger Koenigseggs talesman till Topgear.

Den amerikanska hyperbilstillverkaren Hennessey är inte heller helt tillfreds med Bugattis påståenden om hastighetsrekord. Enligt grundaren John Hennessey hade Bugattin snarare 2000 hästkrafter än de 1500 som Bugatti har uppgett.

– Vårt mål är fortfarande att bygga den snabbaste och mest spännande vägbilen med bästa kraft- och viktrelationen. Hennessey Venom F5 kommer att vara 450 kg lättare än Chiron och ha mer kraft än vad de påstår. Vi kan slå den och har ett par motorvägar i USA där vi tror att vi kan komma upp i den absoluta toppfarten, säger han till TopGear.

Relaterade artiklar



[Koenigsegg slår hastighetsrekord]



[Filmen visar: Så görs nya Koenigsegg Jesko]



["Koenigsegg bygger ny superexklusiv modell"]



[Tjänade 20 miljoner på sin Koenigsegg]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Polestar 1 i biffigt utförande

Mattias Rabe 9 september 2019

Tycker du att Polestar 1 är lite väl tam till utseendet? Då kanske du ska slå en signal till svenske designern Bo Zolland som nu visar upp hur den svenska ”superladdhybriden” skulle kunna se ut.



Snart börjar Polestar 1 levereras till kunder som var tidiga med att lägga beställningen på laddhybriden med 608 hästkrafter, 1 000 newtonmeter och 12,5 mils räckvidd på el (enligt WLTP).

Modellens utseende är något som har stötts och blötts sedan den visades upp för första gången i mitten av oktober 2017. Trots slanka men ändå kraftfulla coupélinjer har bilen ofta beskyllts för att för mycket likna en Volvo. Antagligen hade vissa förväntat sig att Polestars första modell skulle sticka ut ur mängden på ett tydligare sätt.

Svenske designern Bo Zolland, vars alster vi under årens lopp visat er många gånger, har satt fingret på det där med att göra Polestar 1 mer iögonfallande. Han har skissat fram några varianter på hur modellen skulle kunna se ut.

Högst upp ser vi en röd Polestar 1 med extra allt. Kylflänsar på huven, rejäl frontsplitter, enorma skärmbreddare (med synliga fästpunkter) och extremt aerodynamiska ytterbackspeglar (du som trodde det var ”husvagnsbackspeglar” trodde alltså fel). Baktill syns en vinge som för tankarna till en banbil och under den finns en maffig diffusor som nästan matchar de grövsta från Lamborghini.

De andra versionerna (dock ej den gula) är lite mildare i framtoningen, det vill säga för dem som ogillar för stora vingar och flänsar på huven.

Polestar 1, som vi tidigare i år vad iväg och körde, gör 0-100 km/h på 4,2 sekunder och har toppfarten begränsad till 250 km/h. Den kostar 1 699 000 kronor, om man inte kryssar i rutan för matt lack, då kostar kärran 1 749 000 kronor.







GALLERI
Polestar 1 by Bo Zolland
6 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. LEVC visar elektriska TX Shuttle baserad på Volvo-delar

Jan-Erik Berggren 10 september 2019

Volvo finns inte med på den stora bilsalongen i Frankfurt men kan sola sig i glansen från koncernens taxibolag London EV Company, LEVC, som visar sin elbil TX Shuttle i Frankfurt och avslöjar att de öppnar ett säljkontor i Frankfurt.



Geely har förvandlat det gamla taxibolaget bakom de svarta taxibilarna i London till en helt ny transport- och taxibilsdivision inom den växande koncernen. Men vitala delar från Volvo-hyllan har LEVC byggt elbilen TX Taxi som ska säljas över hela Europa. På bilsalongen i Frankfurt visades en version av elbilen för lite längre resor, TX Shuttle.

I TX Shuttle är räckvidden på el närmare 13 mil men med en räckviddsförlängare, i praktiken Volvos laddhybridteknik med den trecylindriga bensinmotorn från sin XC40 T5 Twin Engine, kan bilen köras drygt 60 mil.

TX Shuttle kompletterar modellprogrammet som också består av TX Taxi och den lilla skåpbilen LCV, alla tre med drivlinan från Volvo.

TX Taxi säljs redan i Norge, Sverige, Hong Kong och Malaysia men med hjälp av det nya säljkontoret i Frankfurt hoppas LEVC få igång marknader i Tyskland, Danmark och Frankrike. I Tyskland ska TX-bilarna tas om hand av Volvos nät av återförsäljare.

Enligt LEVC ska TX Shuttle, TX Taxi och LCV ska byggas i en bilfabrik i Coventry där 70 procent ska exporteras ut från Storbritannien.

TX Shuttle tar upp till sex passagerare och förses med laddmöjligheter för mobiltelefoner och datorer samt ett lokalt wifi-nätverk i bilen.

LEVC har sålt cirka 2 000 TX Taxi i Storbritannien, de flesta taxibilarna rullar i London, men LEVC har målsättningen att på kort tid bli Europas ledande tillverkare av eldrivna transportbilar.

Jan-Erik Berggren

RECHARGE

5. Nya kraven på gång: Så snabbt behöver biljättarna ställa om

Av Erik Söderholm

Publicerad 2019-09-10, 07:07

En av fyra Volvobilar måste vara laddbar redan om några år.



Det dröjer inte länge innan de största biljättarna riskerar miljardbelopp i böter om de inte klarar EU:s utsläppsmål.

Biltillverkarna har nu fyra olika sätt att klara kraven: öka antalet elbilar och laddhybrider, försöka förbättra förbränningsmotorn, sluta sälja de smutsigaste bilarna och ingå i en "elbilspool" som Fiat/Chrysler gör med Tesla.

Det är resultatet av en analys som Transport & Environment gjort. Den visar också att biltillverkarna i EU bara kommit halvvägs när det gäller att klara utsläppsmålen och att det beror på den höga försäljningen av ineffektiva suvar och att investeringarna i renare teknik försenats.

Men fram till 2021 kommer antalet elbilsmodeller tredubblas, enligt T&E, och då kommer biljättarna klara målen.

Toyota bäst – Volvo behöver ställa om

Toyota ligger allra bäst till i den här analysen, mycket på grund av hybridtekniken och utfasningen av dieselmodellerna. Även Renault/Nissan ligger bra till tack vare elbilsmodellerna och trots att både Renault och Nissan fortfarande säljer många förbränningssuvar.

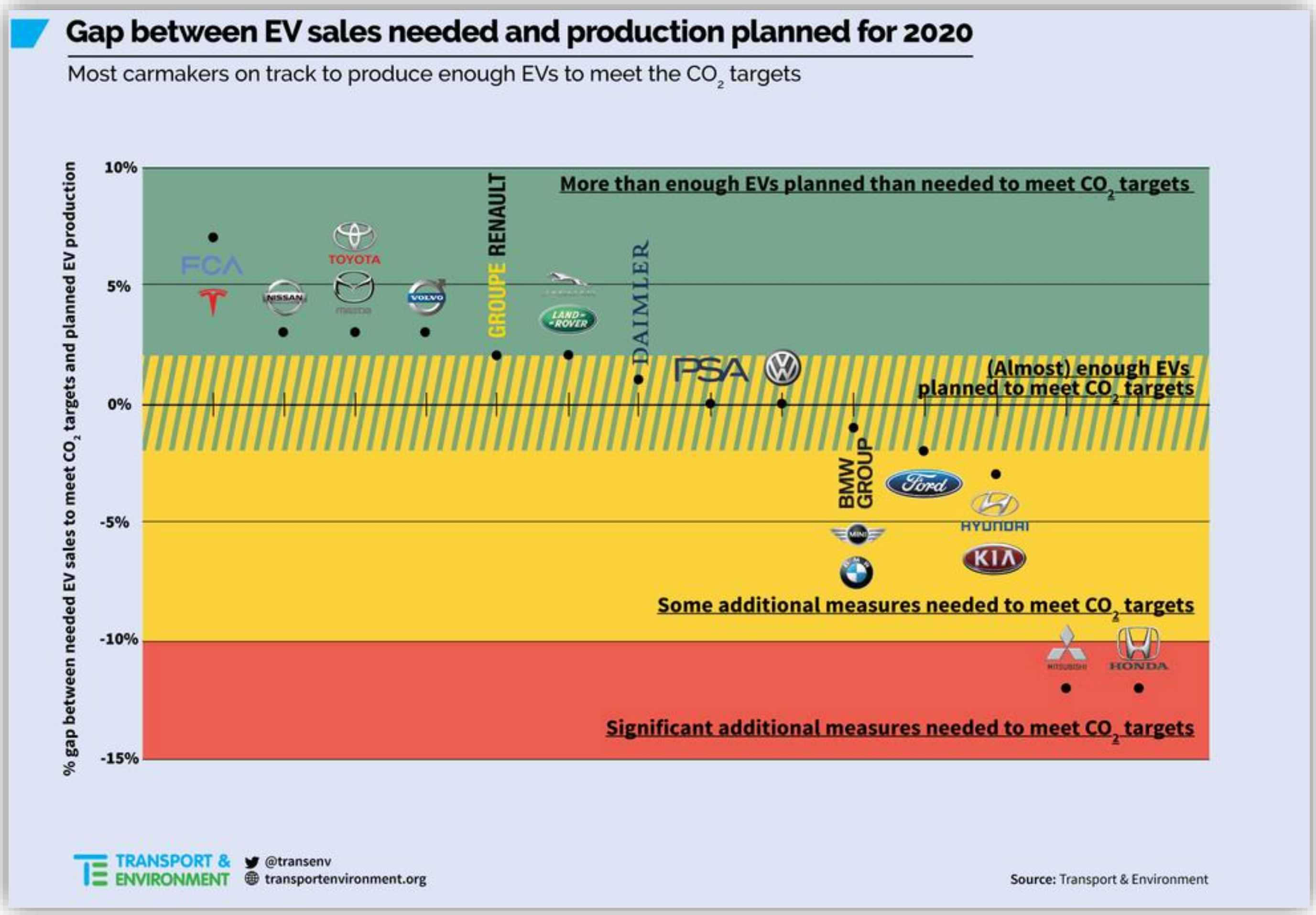
Honda och Ford ligger allra sämst till och måste båda skruva upp elbilsambitionerna rejält för att klara sig undan böter. Inte heller Volvo ligger särskilt bra till, men tack vare omställningen till laddhybrider kan Volvo ändå klara kraven.

Om Volvo bara skruvar försiktigt på förbränningsmodellerna med till exempel hybridteknik måste nästan en av fyra sålda Volvobilar vara laddbara 2021 för att klara målen. I det mest extrema scenariet, där Volvo även stoppar försäljningen av de smutsigaste bilarna, krävs 16 procent laddbilar.

How many electric cars carmakers need to sell in 2021 to avoid fines

% of total vehicle sales

Carmaker	EV shares needed to meet 2021 EU CO_2 targets		
	Scenario 1 More combustion engine improvement	**Scenario 2** 1 + lower CO_2 variants	**Scenario 3** 1 + 2 + stop sales of highest emitters
TOYOTA, mazda	Business as usual scenario is enough with 1%		
PSA	8%	3%	2%
GROUPE RENAULT	10%	5%	3%
Ford	13%	5%	3%
FCA, Tesla	13%	8%	5%
VW	13%	8%	5%
HYUNDAI, KIA	13%	7%	5%
EU average	12%	7%	5%
HONDA	16%	12%	11%
NISSAN	16%	9%	6%
BMW GROUP, BMW, MINI	16%	11%	8%
DAIMLER	18%	12%	10%
JAGUAR, LAND ROVER	19%	13%	10%
MITSUBISHI	24%	18%	16%
VOLVO	23%	19%	16%



Suvar större klimatbov än bensinbilar

Den här analysen visar också att det inte främst är minskningen av dieselbilarna som ökar biltillverkarnas utsläpp, utan ökningen av antalet suvar.

De senaste tio åren har suv-andelen gått från 7 till 36 procent och 2021 kommer den förmodligen hamna på omkring 40 procent, enligt T&E.

Suvarna står för en ökning av koldioxidutsläppen med 2,6 gram per kilometer totalt sett. Det är tio gånger mer än de 0,25 gram per kilometer som minskningen av dieselbilarna står för totalt sett.



Nya utsläppskraven: Här är biltillverkarna som riskerar miljardböter



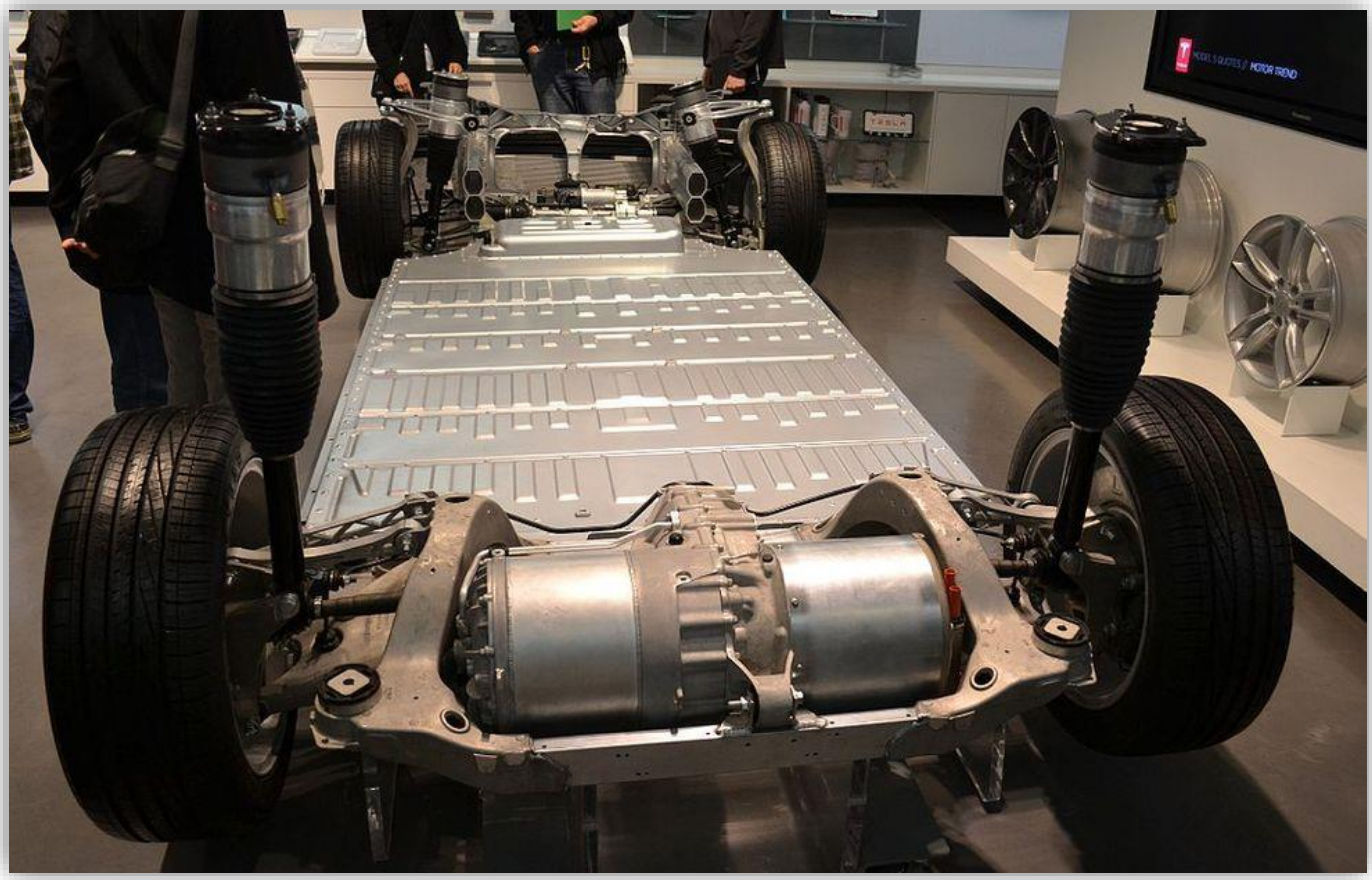
Fiat/Chrysler betalar miljardbelopp – för att åka snålskjuts på Tesla

Feber

6. Teslas framtida batterier kan räcka mycket längre än dagens

Av Wille Wilhelmsson 2019-09-09 kl 16:20

Teslas batteripartner har utvecklat ny battericell



En Tesla Model S utan kläder

Tidigare i år uppgav Teslas vd Elon Musk att batterierna man tagit fram till Tesla Model 3 har en livslängd som ska räcka för att transportera bilen 500.000 - 800.000 km. Någon vecka efter det så uppgav Musk även att man siktade på att ta fram ett batteri som skulle fixa hela 1,6 miljoner kilometer under sin livslängd tills nästa år och detta verkar man nu vara på god väg att åstadkomma skriver Elektrek.

Tesla har arbetat tillsammans med laboratorium som drivs av litiumjon-batteri-pionjären Jeff Dahn och utvecklat en ny battericell som man säger ska kunna driva en elbil över en miljon miles, motsvarande över 1,6 miljoner kilometer. Det skulle innebära att battericellerna skulle hålla två till tre gånger längre än de som sitter installerade i dagens Teslabilar.

Batterier är ofta den svaga länken i de flesta av dagens moderna prylar och ju bättre dessa blir desto enklare blir antagligen vår ilands-vardag i de flesta fall. Huruvida de nya battericellerna som Tesla och Jeff Dahn har utvecklat håller vad de utlovar återstår att se. I dagsläget verkar batterierna bara ha testats i laboratorietester och det krävs antagligen en del praktiska tester där batterierna faktiskt installerat i bilar för att bedöma om de håller måttet. Men det verkar ju hur som helst rätt lovande.

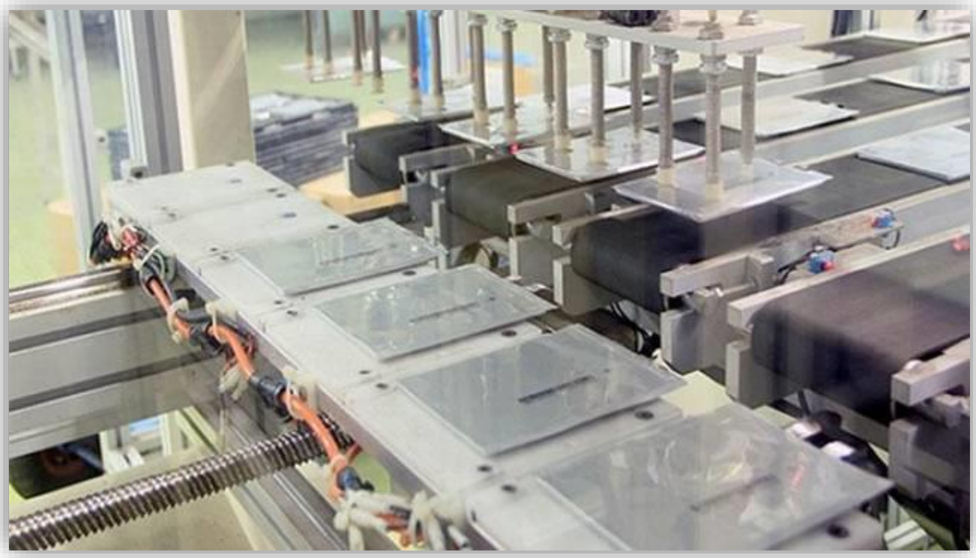
electrek.co +

NyTeknik

7. Tyskland redo att stödja europeiskt batterikonsortium

2019-09-09 11:00 **Felix Björklund**

Europa måste satsa på fordonselektrifiering. Det menar Tysklands finansminister som under fredagen sa att landet är redo att ge mer bidrag till en europeisk batteriindustri.



I Tyskland är bilindustrin inte bara en stor del av ekonomin – det är även en del av landets dna. Och när vi nu glider över i en allt snabbare elektrifiering av fordonsindustrin så innebär det en ny utmaning. Tidigare vände sig Europas biltillverkare till de enorma underleverantörerna Bosch, Continental och Siemens för att få den nya teknik som skulle hjälpa till att sänka utsläppen. Men elektrifieringen innebär att bilföretagen istället får ett allt större beroende av asiatiska batteritillverkare. Och det oroar.

Under fredagen sa Peter Altmaier, finansminister i Tyskland, att de förbereder en miljard euro i stödåtgärder för att ”förbättra och bevara” bilindustrins värdekedja i Europa. Det rapporterar Reuters.

– Tyskland och Europa behöver utveckla och bygga konkurrenskraftiga, innovativa och miljövänliga battericeller, sa finansministern.

Sedan tidigare är det klart att Tyskland redan för diskussioner med andra EU-länder om två batterikonsortier. Eller som man kallar det ”viktiga projekt för det gemensamma europeiska intresset”.

– På bara ett år har vi lyckats med att få fart på två stora europeiska battericellsprojekt. Det här visar styrkan som EU-medlemsstater och företag kan uppbringa tillsammans, sa Peter Altmaier.

Hans uttalanden kom efter ett möte där företag och politiker från Frankrike, Polen, Italien, Finland, Belgien, Sverige, Slovakien, Spanien och Tyskland deltagit. Reuters skriver att även om det officiellt inte har sagts vilka företag som ingår i dessa konsortier är BMW, BASF, Varta och BMZ företag som förts på tal. Northvolt och Saft är två företag som EU-projektet European Battery Alliance listar som ”industriprojekt”.

I fredags fick vi även reda på att Volkswagen startar ett samriskbolag med Northvolt. Detta bolag ska bygga en ny batterifabrik i tyska Salzgitter.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Hyundai går in Ionity-samarbetet

Mattias Rabe 9 september 2019

Laddnätverkssamarbetet Ionity får en ny medlem då Hyundai Motor Group köper aktier i bolaget.



Under 2016 kom det fram uppgifter om att fyra stora bilkoncerner – BMW Group, Daimler AG, Ford Motor Company och Volkswagen AG – går samman i ett joint venture-bolag för att skapa en en utbredd europeisk laddinfrastruktur för elbilar. I november 2017 blev samarbetet officiellt under namnet Ionity med målet att till år 2020 ha omkring 400 laddstationer (vardera innehållandes flera CCS-snabbladdare på upp till 350 kW) runt om på den europeiska kontinenten. Hittills har knappt 140 laddstationer, varav nio i Sverige, uppförts. Ytterligare 50 är under uppbyggnad.

Nu meddelar Ionity att Hyundai Motor Group går in i joint venture-samarbetet genom att köpa aktier i bolaget.

– Hyundai Motor Group kommer med betydande internationell erfarenhet och kunskap med ett fullt strategiskt engagemang för elektrisk mobilitet. Nya investerare i Ionity är en tydlig signal av förtroende som indikerar att arbetet vårt unga företag utför redan bär frukt, säger Ionitys vd Michael Hajesch.

– Vår delaktighet i detta joint venture bekräftar koncernens åtagande till framtida elektromobilitet. Jag är övertygad om att vårt arbete med Ionity kommer att öppna en ny era med högeffektsladdningar, där laddningen blir sömlös och lättare än tankning för våra kunder, säger Thomas Schemera, koncernchef Hyundai Motor Group.

I Hyundai Motor Group ingår de båda koreanska biltillverkarna Hyundai och Kia. Båda märkena har redan ett antal elbilar i sin modellflora. På bilden ovan ses Hyundai Kona Electric.

ALLT OM BILAR

9. Ford godkänner tankning med förnybart drivmedel

Publicerad 9 sep 2019 10:14

Fords Sverigeavdelning godkänner att två av deras transportbilsmodeller tankas med HVO, visserligen får enbart nyproducerade fordon tankas med det förnybara drivmedlet.
– Vi måste kunna erbjuda flera olika lösningar, lösningar som kan reducera utsläppen här och nu och lösningar som kan reducera utsläppen i framtiden, säger Jonas Angerdal på Ford Sverige.



I april i år tillkännagav Ford att de skulle börja sälja nyproducerade personbilar som kan tankas med E85, det var främst Ford Kuga kunde tankas med etanol. Ford ska även börja sälja flertalet plug-in hybrider och renodlade elbilar.
– Sverige står inför en stor utmaning där vi fram till 2030 ska minska de fossila CO2-utsläppen med 70 procent från inrikes trafik. För att kunna nå dessa mål måste vi kunna erbjuda flera olika lösningar, lösningar som kan reducera utsläppen här och nu och lösningar som kan reducera utsläppen i framtiden, säger Jonas Angerdal, VD på Ford Sverige.

LÄS MER: Ford går mot strömmen och satsar på etanolbilar

Godkänner två modeller
Nu har Ford godkänt två av sina modeller för att tankas med förnybara drivmedlet HVO. Nyproducerade Ford Transit och Custom som producerades i juni eller senare kan tankas med det förnybara drivmedlet. Längre fram avser Ford även att godkänna fler modeller för HVO-tankning. Ford Sverige blir det första Ford-landet i Europa som godkänner sina transportbilar för HVO.

Av Anders JS Nilsson

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

10. Specialversion av BMW i8 – produktionen läggs ned

Peter Klemensberger 7 september 2019

Laddhybridsportbilen BMW i8 går ur produktion i vår men innan dess hinner man med en specialversion av modellen. Här är Ultimate Sophisto Edition.



På Frankfurtsalongen för sex år sedan täcktes produktionsklara BMW i8 av. En supersportbil med laddhybridteknik och ett futuristiskt formspråk. Ett djärvt grepp från BMW, en epok som går i graven i april nästa år då produktionen läggs ned.

Nu släpper man information om specialversionen BMW i8 Ultimate Sophisto Edition som blir tillgänglig i november. 200 exemplar, fördelade på både Coupé och Roadsterversionen, ska byggas och det handlar om ett kosmetiskt paket då drivlinan på sammanlagt 374 hästkrafter lämnas orörd.

Bilarna är lackade i kulörer Sophisto Grey Brilliant Effect med detaljer i E-Copper – till exempel fälgarna som har en för versionen unik design. Andra unika detaljer är blanksvarta bromsok och klara lyktglas baktill. På trösklar ses specialversionens namn och en rejäl plakett på mittkonsolen visar i vilken av de 200 bilarna du sitter i. Interiören följer samma färgschema och här hittar du även saker som head up-display, ljuspaket och stereoanläggning från Harman Kardon.

LÄS MER: BMW:s elbilar ska få mer normal design

Modellen i8 kan ses som en udda fågel men studerar man BMW-historien lite närmare har bil-en sin givna plats mellan konceptet Turbo från 1972, sportbilen M1 från 1978 och till mor-gondagens coupé som konceptet Vision M Next ger en hint om.

BMW presenterar nu även elbilen i3 i versionen RoadStyle. 1 000 exemplar ska byggas och även här har ses detaljer i E-Copper men bilarna är lackade i Fluid Black. Bilen skymtar förbi i galleriet nedan.

GALLERI
BMW i8 Ultimate Sophisto Edition
17 bilder

Feber

11. Ferrari presenterar 812 GTS

Av Bobby Green 2019-09-09 kl 13:40

812 Superfast fast utan tak



FILM: *https://youtu.be/opVAGFqTGuM*

Ferrari släpper nu inte mindre än två stycken nyheter - 812 GTS som vi ser här och F8 Spider som kommer i nästa artikel. Det här är en 812 Superfast fast med ett tak som man kan fälla bort och då heter den istället 812 GTS. Den har fortfarande en V12:a på 6,5 liter utan överladdning där fram och den ger inte mindre än 789 hästar och 718 i vridmoment. Rödmarkeringen ligger på 8900 varv. Drivningen sker på bakhjulen och från 0-100 km/h ska det ta under tre sekunder. 0-200 km/h tar 8,3 sekunder vilket faktiskt är snabbare än coupén och toppfarten ska ligga på 340 km/h. På 14 sekunder får man bort taket och man ska kunna manövrera det i hastigheter upp till 45 km/h. Mekanismen adderar 75 kilo totalt. Precis som så många andra bilar av detta slag går den lilla bakrutan att fälla ned om man skulle vilja ha lite mer avgasljud in i kupén.

Vad bilen kommer att kosta och när den lanseras är oklart för tillfället.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Ferrari F8 Spider officiell

Peter Klemensberger 9 september 2019

Efter tak kommer utan tak. Tidigare i år presenterades coupén Ferrari F8 Tributo, nu är det dags för den öppna Spider-versionen – med förvånansvärt likartad data.



FILM: https://youtu.be/XzdTVEiv7uq

Ferrari F8 Spider må var ny men kommer inte som någon chock, tidigare i år presenterades den takförsedda versionen F8 Tributo och bilarna har utvecklats parallellt, vilket är tydligt. Design, inredning och kraftkälla känns igen.

Det rör sig om Ferraris prisade V8 på 3,9 liter och maximala 720 hästkrafter och 770 newtonmeter. Med den tar sid Spider-versionen 0-100 km/h på 2,9 sekunder och toppar 340 km/h. Det är samma siffror som för coupén som är 70 kg lättare (1 330 mot 1 400 kg i torrvikt). Siffran 0-200 km/h skiljer dock, 7,8 sekunder för coupén och 8,2 sekunder för Spider.

Invändigt ser vi en förarmiljö som ska vara inspirerad av av Formel 1 med många knappar på ratten men även en pekskärm på passagerarsidan som finns som tillval. Designen är densamma som i coupén och är delvis hämtad från föregångaren 488.

LÄS MER: Ferraris första laddhybrid



Förvånansvärt många siffror är desamma för F8 coupé och Spider. Längd 4 611, bredd 1 979, axelavstånd 2 650 millimeter men även höjden på 1 206 millimeter liksom viktfördelningen mellan axlarna på 41,5 procent fram och 58,5 procent bak samt bagageutrymme på 200 liter.

F8 Spider har ett tak som tar 14 sekunder att fälla eller öppna och det är möjligt i farter upp till 45 km/h. I filmen nedan kan du se hur fällningen går till. Med konstruktionen är bakpartiet omgjort. Det är plattare, har luftintag och fönsterlinjens förlängning ner över baken är en helt annan.

F8 Spider ersätter 488 Spider, en bil som vi provkörde 2015… i regn. Nya Spidern är 20 kg lättare än sin föregångare och 50 hästkrafter starkare. Jämfört med den hårigare 488 Pista Spider, som blir kvar i produktion, är den 20 kg tyngre.

Precis som med coupén så drar man paralleller till historiska modeller även om räfflorna på ”bakrutan” som kopplar till F40 av förklarliga skäl inte ses här. De dubbla runda bakljusen för tankarna till modell 308 och i egenskap av öppen leder spåren bak till 1977 års 308 GTS.



Ferrari F8 Spider
9 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

13. Provkörning av Honda S2000

Robin Törnros 8 september 2019

Hondas roadster S2000 är bilen som får dig att jaga efter rött. Vi greppar ratten på den högvarviga nöjesmaskinen som många verkar ha glömt bort.



Året är 2009 och jag håller på att sälja den Ford Focus ST jag dumt nog köpte ny två år tidigare. Det går trögt, men plötsligt ringer en man och erbjuder mig ett byte mot hans Honda S2000. Efter övervägande anser jag mig inte behöva en bil som den och tackar nej. Sedan köpte jag en Saab 9-3 Coupé med automatlåda i stället. Nu, nästan tio år senare får jag chansen att sätta mig på förarplats i S2000 och uppleva vad som kunde ha varit mitt billiv i tidiga tjugoårsåldern.

S2000 lanserades vid millennieskiftet men namnet syftar inte på årtalet. Däremot motor-storleken. Under den långa huven sitter en rak fyra med två liters cylindervolym som leve-rerar 241 hästkrafter vid 8 300 r/min! Den sitter monterad långt bak i motorutrymmet, hela vägen bakom fjäderbensfästena vilket gör att S2000 kan beskrivas som en frontmitt-motorbil. Tack vare detta har Honda lyckats fördela 1 390 kg 50/50 fram och bak, med andra ord optimalt för en sportbil av denna kaliber.



Bakljusen påminner om de hos första generationen Lexus IS, 1998.



S2000 saknar handskfack, i stället får du placera dina prylar i facket mellan stolarna. De digitala instrumenten knyter an till F1 och andas 80-tal. Lite som Subaru XT.

Fotograf-Patrik, jag och ägaren Robert Almevik står på en parkeringsplats i Linköping när en medelålderns man i en Porsche Boxster glider förbi och vinkar glatt innan han parkerar och går fram till oss.

– Vad är det här för något, är den ny? Jag har förståelse för misstaget då S2000 faktiskt har en tidlös design och den varken ser ut eller känns så gammal som den är. Dess bakåtdragna låga profil känns minst sagt sportig och de tillplattade breda framskärmarna är en bidragande orsak.

Hondas designer Daisuke Sawai har haft självförtroende bakom pennan och inte känt behovet av att tillföra något drastiskt. Det är ganska befriande att se när vi jämför med dagens bilar som har vinklar, veck och detaljer utströsslade överallt.

Sittbrunnen är liksom motorn placerad långt bak, och när jag placerar rumpan i de skinnklädda skålade sportstolarna känns det som att jag sitter på bakaxeln. Nästan så jag kan sträcka ut handen och lägga den på bakhjulet. Interiören är ovanligt avskalad och allt är placerat för att sätta föraren i centrum, passageraren reduceras till ett bihang utan något att säga till om.

Till höger om ratten sitter kontroller till klimatanläggningen och till vänster manövreras stereon, allt kan nästan nås utan att händerna flyttas från ratten. Stereon sitter för övrigt snyggt dold bakom en lucka täckt av borstad aluminium. På så sätt göms det som brukar vara en tydlig tidsmarkör.

Startnyckeln är konventionell och passar på höger sida av rattstången som inte är justerbar. Jag vrider om men S2000 förblir tyst. Till vänster vid radiokontrollerna sitter en stor rund röd knapp som startar galenskapen. En oerhört vanlig detalj i dagens bilar, men när S2000 kom hade nästintill ingen annan biltillverkare det. I vår systertidning Teknikens Värld ansågs den rent av vara provocerande när Dag E Hogsten gjorde en första provkörning 1999.



Startknappaen ansågs av vår modertidning Teknikens Värld vara provocerande vid provkörningen 1999.

Jag trycker in den och motorn vaknar till liv. Tyvärr är det inte den motor som tidigare nämnts. Just detta exemplar är importerat från USA och vid modelluppdateringen 2004 fick S2000 på den marknaden en större maskin. Den har borrats upp till 2 157 kubikcentimeter och levererar samma effekt, 241 hk, men vid 7 800 r/min. Maxvridet är marginellt högre med 220 i stället för 208 newtonmeter. Den största skillnaden är dock att denna motor har maxvarv på 8 200 r/min i stället för sanslösa 9 000 r/min. Synd!

Lägger min hand om den svarvade växelspaksknoppen i aluminium och för den förvånansvärt kort fram till ettan, klick! Kopplingen kräver noll tillvänjning, den är perfekt från början och vi glider iväg. Tidigare än väntat måste jag gå vidare till tvåan och trean, S2000 känns tam och lådan är extremt lågt växlad. Men så trivs den också på varvtal där andra bilars motorer redan skulle ha rasat.

Vid 6 500 r/min börjar det hända saker, Hondas berömda VTEC aktiveras och S2000 går från Jekyll till Hyde. Ljudet blir råare och accelerationen kraftig, den solfjäderformade digitala varvräknaren närmar sig rödmarkering och nästa växel klickar i med en oerhörd precision. Vilken växellåda! Tack vare placeringen krävs inget länkage och spaken går rakt ner i lådan, vilket ger en mycket mekanisk och tillfredställande känsla. De korta slagen gör den till en fröjd att hantera och vid aktiv körning är handen nästan fast monterad på växelspaken. Det krävs för att hålla S2000 inom det ganska smala effektbandet.

Nu önskar jag att motorn var den europeiska som orkar längre. Fast samtidigt är det kanske lika bra då de stora digitala siffrorna visar hastigheter som en laserpistolanvändare inte skulle ignorera. S2000 har en förmåga att locka fram hornen i pannan och det är då den är som absolut bäst.



Det totalt tillverkades 110 000 S2000 mellan 1999-2009.
Den guldfärgade kåpan betyder att detta är en USA-version, de övriga hade svart kåpa.

Chassit är mycket vridstyvt för en cabriolet och med hjulupphängning bestående av dubbla triangellänkar runt om är väghållningen fantastisk. Just detta exemplar har dock eftermarknads-fjädring som ger ett lätt struttigt och stötigt uppförande och är inget som bidrar till god komfort.
Styrningen är elassisterad och exakt, den lätta bilen reagerar blixtsnabbt. Med svanskotan i stort sett placerad på bakaxeln får jag mycket god feedback upp via ryggraden. Honda S2000 är helt enkelt en fantastisk körmaskin.
Det börjar duggregna, jag tar ner tempot och stannar för att fälla upp taket. Det manövreras på elektrisk väg med en knapp bredvid handbromsen som också måste vara åtdragen. Den svarta tygsuffletten omsluter snabbt kupén och förankras med två krokar i rutramen.
Nu upplevs S2000 som trång, och vid normal användning gör sig kompromisserna påminda. Runtomsikten är dålig trots att denna uppdaterade version har bakruta i glas till skillnad från tidigare årsmodellers plastruta. Den oisolerade suffletten släpper igenom en hel del buller och sus.
På grund av den fantastiska lådans låga utväxling ligger varvtalet högt även på sjätte växeln i vanlig landsvägshastighet, och jag inser att det snabbt skulle bli tröttsamt vid längre transporter på motorväg.
I bagageutrymmet ryms knappt en helgpackning för två. Men det är inte så S2000 ska upplevas. Den är ingen bil man pendlar till jobbet med eller har som endabil. Den är en modern klassiker och ska användas i sitt bästa element. Så vi lägger det rationella tänkandet åt sidan – och jag ångrar mitt beslut från 2009. Livet är för kort för att köra tråkiga bilar. Som tur är finns det en hel del S2000 till salu, till och med den bil vi kört i dag.



Hondas prisade motor F20C

Liksom med NSX höll Honda inte igen när de skulle utveckla S2000, de tog tillvara på sin racing-erfarenhet och då särskilt när det gäller bilens hjärta som går under internkoden F20C. Den är fyrcylindrig, högvarvig, saknar överladdning och levererar 120 hästkrafter per liter. När den lanserades var effekten motsvarande den från större V6-motorer. Fem år i rad blev F20C belönad med International Engine of the Year i klassen 1,8-2,0-litersmotorer.



Visste du att…

1966 lanserades Honda S800 och då liksom nu knöt namnet an till cylindervolym. En fyrcylindrig motor på 791 kubik levererade 70 hästkrafter och varvade till 10 000 r/min. Den såldes som både roadster och coupé fram till 1970.



Robert försöker provocera fram sladd
men S2000 ligger fast planterad mot underlaget. Väghållningen är på topp!

Honda S2000

Pris

Ursprungligt pris (2005): 326 000 kr. Uppskattat pris (2019): 100 000-300 000 kr.

Motor

Bensin, 4-cylindrig radmotor, 2 överliggande kamaxlar, 4 ventiler per cylinder. Insprutning. Cylindervolym 2 157 cm3 (1 997 cm3). Max effekt 241 hk vid 7 800 r/min (241 hk vid 8 300 r/-min), vridmoment 220 Nm vid 6 800 r/min (208 Nm vid 7 500 r/min).

Kraftöverföring

Motorn fram, bakhjulsdrift. 6-växlad manuell låda.

Hjul

Fälg f/b, 7/8,5 tum, däck fram 215/45 R17, bak 225/40 R17.

Mått/Vikt (cm/kg)

Axelavstånd 240, längd 412, bredd 175, höjd 129, spårvidd f/b 147/151. Tjänstevikt 1 390 (1 350), maxlast 150 (190). Tank 50 liter.

Fartresurser

Acceleration 0-100 km/h 5,7 s (6,2 s). Toppfart 240 km/h.

Bränsleförbrukning

Blandad körning 0,99 l/mil.



Motorn sitter monterad långt bak i motorutrymmet, hela vägen bakom fjäderbensfästena vilket gör att S2000 kan beskrivas som en frontmittmotorbil.



S2000 lanserades vid millennieskiftet men namnet- syftar inte på årtalet. Däremot motorstorleken.

Feber

14. Bentley ska återskapa tolv stycken klassiska Blowers

Av Bobby Green 2019-09-09 kl 16:00

Ska 3D-skanna ett original



1920 byggde Sir Tim Birkin fyra stycken Bentleys "Blowers". Nu har Bentleys specialavdelning Mulliner bestämt sig för att tillverka ytterligare tolv stycken och ett original ska få fungera som mall för detta. Man kommer att montera ner bilen i småbitar och sedan 3D-skanna varje del för att på så vis bygga upp en digital modell innan man börjar med den fysiska. Tillverkningen kommer sen att gå till på samma vis som när det begav sig, med samma typ av verktyg som användes då. Ramen kommer att vara av stål, fjädringen bestå av bladfjädrar och den kompressormatade motorn kommer att ge 240 hästar.

"De tolv nya Blåsmaskinerna kommer inte bara att vara en hyllning till vårt arv, de kommer att vara en hyllning till de enastående färdigheterna hos våra Mulliner hantverkare. Detta är en ny utmaning för Bentley, men med den otroliga framgången med den senaste renoveringen av vår 1939 1-av-en Corniche, vi ville gå ett steg längre och göra något ännu mer speciell. Tolv lyckliga kunder kommer snart att kunna äga en unik hyllning till Bentleys historia. "

Hela processen kommer att ta omkring två år. Några priser har vi inte fått ta del av än.
via GTspiritbentleymotors.com +

Klassiker

15. Den tjeckiska Minor

Publicerad 2019-09-10 8:05

Text Mårten Carlsson

I England kom Morris Minor, i Frankrike Renault 4cv, i Tyskland började man bygga Volkswagen. I Tjekoslovakien insåg man att en enkel, billig folkbil, det var vad man skulle satsa på. Skulle Aero Minor kunna ta upp kampen med sina fränder i väst?



Det fanns redan en Aero i Tjeckoslovakien före kriget, men den har ingen koppling till Aero Minor, som var mer besläktad med Jawa.

Redan under krigsåren byggde man ett par prototyper i hemlighet, som våghalsigt nog provkördes på vägarna runt Prag under näsan på den tyska ockupationsmakten.

Föregångaren till bilen var Jawa 700 som i sin tur var gjord efter licens från DKW. Så när den nya Aero Minorn hade primär hösten 1946 satt det en tvåcylindrig tvåtaktsmotor på 20 hästar i nosen. Den var kopplad till en fyrväxlad låda som sköttes med rattspak. Karossen var av stål på en trästomme, designad av Zedenek Kjeval, och mätte knappt fyra meter på längdes och 142 centimeter på bredden, tjänstevikten låg på 690 kilo.

Tillverkningen var lite komplicerad. Motorn konstruerades hos Jawa men byggdes tillsammans med chassit hos Walter, karosser och montering gjordes hos Letov. Försäljningen sköttes genom en statlig motorinköpsorganisation med det klatchiga namnet UP20 .

Men i Tjeckoslovakien fanns ingen fri konkurrens, det var politiken som styrde allt. Så från politiskt håll tog man beslutet att Jawa skulle enbart hålla sig till att bygga motorcyklar istället. Då, 1951 hade man redan tagit fram en ersättare för Minorn, det var en större bil med modern pontonkaross och bakhjulsdrift. Den prototypen sände staten till AZNP i Mlada Boleslav, där den lite senare blev Skoda 1200.



Var Aero Minor en flopp då? Nej, tekniskt sett inte, en 20 hästars tvåtaktare låter inte mycket att skryta med men tittar man på konkurrenterna så var det rätt jämnspelt. Renault 4CV hade 17 hästar och lite mindre vikt, Morris Minor tyngre bil med 27 hästkrafter. Saab 92 hade 25 hästkrafter.

Den var också den första bilen från det nya Östeuropa att gå på export i större skala, drygt hälften av de ungefär 14000 bilarna som hann göras fram till 1951 gick utomlands. Största exportlandet var faktiskt Sverige, här såldes över 2000 av dom, med Nederländerna som god tvåa med drygt 1300 bilar.



Klassiker

16. Grattis Mercury Marauder!

Publicerad 18 september

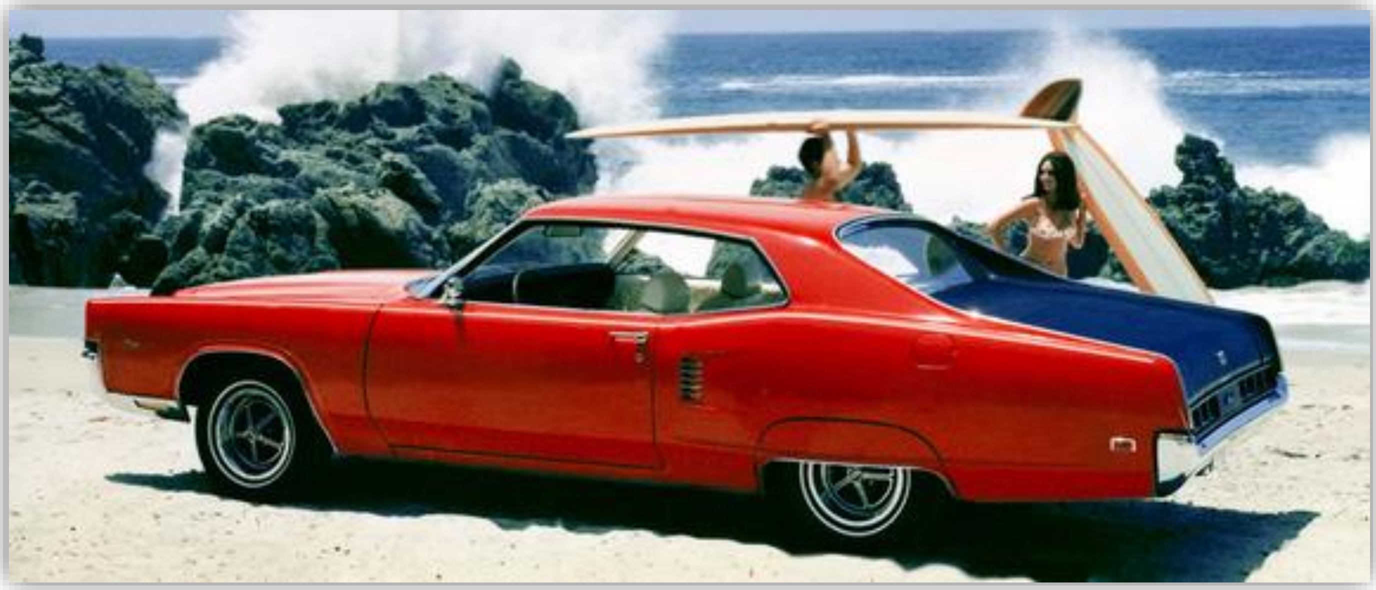
I dag när Orvar har namnsdag väljer vi att tänka lite extra på Marauder.



Marauder betyder marodör. Jämför gärna stavningen. Fords syskon Mercury var ändå inte rädda att använda namnet Marauder till bilarna med den sportigare taklinje som introducerades 1963 1/2.

Ändå försvann modellen en period redan efter 1965. Benämningen Marauder hade först använts till att namnge Fords 352 kubiktums V8, senare borrad till 390 kubiktum och kallad Super Marauder som fick behålla namnet under 1966-67.

Med ett så provokativt namn på en bilmodell såldes Mercury Marauder med såväl "Bucket seats" som "Central consol"i standardutrustningen. Skålade stolar och mittkonsol alltså.



Till 1969-70 var Marauder tillbaka för en kortare sejour igen. Det mesta av karossens grunddrag delades med Mercury Marquis men Marauder hade en unik bakdel med "fender skirts" och en annorlunda bakruta. Denna bil var inte lika lätt och "sportig" i linjespelet som den första versionen, utan sålde mer på att vara lyxig. Bilen på bilden är ändå just den sportigaste Marauder X-100 med kännetecknande mattsvart baklucka och 429 kubiktumsmotorn trimmad till 360 hk. En grym kärra!



Mercury Marauder Convertible Concept 2002



Mellan 2003-2004 var det dags igen för Marauder att titta fram. Denna gång med 4,6 liters V8 lånad från Ford Mustang och ganska rappa köregenskaper vilket inte hjälpte för med endast drygt 7 000 bilar sålda 2003 och knappt hälften 2004 lades Marodören ner för tredje gången.

NyTeknik

17. Rosberg vill hjälpa Tesla mot Porsche

TT 2019-09-09 06:04

Porsches första elbil, Taycan, ger inte klassledande Tesla någon ro. Och nu erbjuds det amerikanska företaget hjälp – av den tyske f1-stjärnan Nico Rosberg.



I samband med att Taycan visades upp meddelade Porsche att en specialversion av bilen uppnått en rekordtid på tyska Nürburgring, världens kanske högst aktade motorbana.

Teslas vd Elon Musk verkade dock inte imponerad. Först drev han på Twitter med den tyska sportbilstillverkaren för modellnamnet Taycan Turbo – en förbränningsmotorterm som är mer svårförklarad på en elbil.

”Ähum Porsche, det där ordet Turbo betyder inte vad ni tror”, skrev Musk.

Och så antog han utmaningen:

”Model S på Nürburgring nästa vecka”.

Läs mer: Ford på väg att köra om Tesla i elpickup-racet

Det kaxiga utspelet har mötts med skepsis, eftersom Teslas stora sedan Model S aldrig har marknadsförts som någon sportbil. Dessutom har Tesla _ till skillnad från de anrika tyska tillverkarna – ingen större vana vid Nürburgring, och har enligt tidningen Road & Track inte ens bokat någon tid på den extremt populära banan.

Men tyske Rosberg, som efter sin f1-titel 2016 blivit känd som en elbilsentusiast, rycker alltså ut för att rädda Teslas ära. "Slå en signal om du behöver en hyfsad förare att köra varvet!", twittrade han på lördagen till Musk, och fick snabbt svaret: "Javisst, det vore jättebra".

Och när nu avgörandet kanske närmar sig ger Tesla-chefen också Porsche ett erkännande. "Taycan verkar faktiskt vara en bra bil", skriver han. "Nürburgring-tiden är storartad".

HÖGSTA VÄXELN

18. Scuderia Ferrari fyller 90 år

Av Tobias Jonasson - 6 september, 2019

Milano målas i rött



Det har knappast undgått Ferrari-fantaster att företaget i år firar 90 år som tävlingsstall inom Formel 1; något som bland annat resulterat i jubileumsbilen SF90. I egenskap av nybliven Milanobo har jag tillsammans med tusentals italienare deltagit i en rödmålad folkfest under den gångna veckan. I onsdags fylldes Piazza Duomo av gastande bilfanatiker och välkända ansikten inom Formel 1-världen för att uppvakta Scuderia Ferrari. Publiken var särskilt högljudd då tidigare tillika nuvarande tävlingsförare gång på gång avlöste varandra på scenen – en lektion i italiensk körsång. Några av gästerna var Alain Prost, Mario Andretti, Rene Arnoux, Ivan Cappeli, Kimi Räikkönen och Felippe Massa, liksom Charles Leclerc och Sebastian Vettel var på plats.

Man stoltserade också med en armada av bullriga sportbilar framförda i en parad längst torget. Vettel rattade exempelvis en 750 Monza, medan Leclerc bekvämt intog passagerarsätet i en Alfa Romeo 8C från 30-talet. Niki Laudas tidigare Formel 1-bil (312 T), med vilken han vann mästerskapet 1975, var också på plats i paraden. Utöver nämnda tävlingsbilar visade man också upp Monza SP1 tillika SP2, F8 Tributo och 488 Pista Spider. Förarna bar onekligen tunga skor – motorljuden var öronbedövande höga. De som lyckades ta sig längst fram i publikhavet kunde också notera att en variation av tävlingsbilar från Maranello var utplacerade på scenen. Däribland nya SF90 och ett antal Formel 1-bilar från svunna tider.

Dagen till ära bjöd man också på goda nyheter. Det har tidigare spekulerats kring huruvida helgens Formel 1-tävlingar är de sista som kommer utföras i Monza; något som onekligen vore impopulärt i Italien. Man passade emellertid på att döda samtliga sådana rykten då en ny kontraktsskrivning tog plats under festligheterna. Italienska GP kommer med säkerhet fortsatt att äga rum i Monza tills åtminstone 2024, vilket möttes av glädjefyllda ramsor. Hängivna Ferrari-anhängare kunde sedan bege sig till företagets souvenirbutik för att möta Vettel och Leclerc. Jag var emellertid inte särskilt sugen på italiensk wrestling med övriga i publiken.

SLUT